

1/9/1

DIALOG(R)File 351:Derwent WPI

(c) 2006 The Thomson Corp. All rts. reserv.

013684625 \*\*Image available\*\*

WPI Acc No: 2001-168849/200117

XPX Acc No: N01-121762

**Seat back for vehicle seat with integrated protective device; has pivoting upper seat back part, which is pivoted forwards by torque generating device under control of rear-end collision detector**

Patent Assignee: JOHNSON CONTROLS GMBH (JOHN-N); JOHNSON CONTROLS TECHNOLOGY CO (JOHN-N)

Inventor: HAKE E; SCHMALE G; SCHMALC G; MUELLER H; STRIEDER L; MULLER H;

MAIWALD H

Number of Countries: 026 Number of Patents: 012

Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
WO 200112465	A1	20010222	WO 2000EP7995	A	20000816	200117 B
EP 1077155	A1	20010221	EP 2000113321	A	20000623	200117
DE 19938904	A1	20010308	DE 199038904	A	19990817	200121
DE 20002171	U1	20010613	DE U20002171	U	20000208	200141
EP 1202871	A1	20020508	EP 2000958458	A	20000816	200238
			WO 2000EP7995	A	20000816	
US 6478373	B1	20021112	US 2000640427	A	20000817	200278
EP 1077155	B1	20030827	EP 2000113321	A	20000623	200358
DE 50003426	G	20031002	DE 3426	A	20000623	200366
			EP 2000113321	A	20000623	
EP 1202871	B1	20031112	EP 2000958458	A	20000816	200380
			WO 2000EP7995	A	20000816	
DE 50004441	G	20031218	DE 4441	A	20000816	200407
			EP 2000958458	A	20000816	
			WO 2000EP7995	A	20000816	
US 6802562	B1	20041012	WO 2000EP7995	A	20000816	200469
			US 200249698	A	20020624	
US 20050035642	A1	20050217	WO 2000EP7995	A	20000816	200514
			US 200249698	A	20020624	
			US 2004945788	A	20040921	

Priority Applications (No Type Date): DE U20002171 U 20000208; DE 199038904

A 19990817

Patent Details:

Patent No Kind Lan Pg Main IPC Filing Notes

WO 200112465 A1 G 38 B60N-002/48

Designated States (National): US

Designated States (Regional): AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT

LU

MC NL PT SE

EP 1077155 A1 G B60N-002/48

Designated States (Regional): AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE

IT

LI LT LU LV MC MK NL PT RO SE SI

DE 19938904 A1 B60N-002/42

DE 20002171 U1 B60N-002/427

EP 1202871 A1 G B60N-002/48 Based on patent WO 200112465

Designated States (Regional): AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT  
LI  
LU MC NL PT SE  
US 6478373 B1 B60N-002/42  
EP 1077155 B1 G B60N-002/48  
Designated States (Regional): DE FR GB IT  
DE 50003426 G B60N-002/48 Based on patent EP 1077155  
EP 1202871 B1 G B60N-002/48 Based on patent WO 200112465  
Designated States (Regional): DE FR GB IT  
DE 50004441 G B60N-002/48 Based on patent EP 1202871  
Based on patent WO 200112465  
US 6802562 B1 B60N-002/427 Based on patent WO 200112465  
US 20050035642 A1 A47C-001/10 Div ex application WO 2000EP7995  
Div ex application US 200249698  
Div ex patent US 6802562

Abstract (Basic): WO 200112465 A1

NOVELTY - The seat back (2) has lower (4) and upper (5) seat back

parts, where the upper part can pivot about an axis (X) between normal and protective positions. The seat back has a rear-end collision detector (7), which is interactively connected to a torque (M) generating device (6) to activate it in the event of a collision, independently of the seat occupancy.

DETAILED DESCRIPTION - A detent device (9) secure the upper seat back part in the normal position and has a lever system. The collision detector is interactively connected to the detent device, so that the upper seat back part fixing is suspended in the case of a collision.

USE - Protects against accident-related injury in case of rear-end collision. Particularly prevents cervical vertebra syndrome or whiplash injury.

ADVANTAGE - Design requires few parts and offers improved protection.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The figure shows a perspective, partly schematic side view of a seat back.

Vehicle seat (1)  
Seat back (2)  
Seat part (3)  
Lower seat back part (4)  
Upper seat back part (5)  
Torque-generating device (6)  
Rear-end collision detector (7)  
Head rest (8)  
Detent devices (9,10)  
Acceleration (a)

Effective connection between detent devices and upper seat back part (A,K)

Effective connection between detent device and torque generating

device (B)

Travel direction (F)

Space between seat part and pivot axis (H)

Torque (M)

Pivoting direction (S)

Pivot axis (X)

pp; 38 DwgNo 1/10

Title Terms: SEAT; BACK; VEHICLE; SEAT; INTEGRATE; PROTECT; DEVICE;  
PIVOT;

UPPER; SEAT; BACK; PART; PIVOT; FORWARD; TORQUE; GENERATE; DEVICE;  
CONTROL; REAR; END; COLLIDE; DETECT

Derwent Class: P26; Q14

International Patent Class (Main): A47C-001/10; B60N-002/42; B60N-  
002/427;

B60N-002/48

International Patent Class (Additional): B60N-002/433

File Segment: EngPI

?



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11) **EP 1 077 155 A1**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
21.02.2001 Patentblatt 2001/08

(51) Int. Cl.<sup>7</sup>: **B60N 2/48**

(21) Anmeldenummer: 00113321.4

(22) Anmeldetag: 23.06.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV MK RO SI**

(72) Erfinder:  
• Hake, Ernst-Jürgen  
42477 Radevormwald (DE)  
• Schmalc, Gerhard  
42499 Hückeswagen (DE)

(30) Priorität: 17.08.1999 DE 19938904

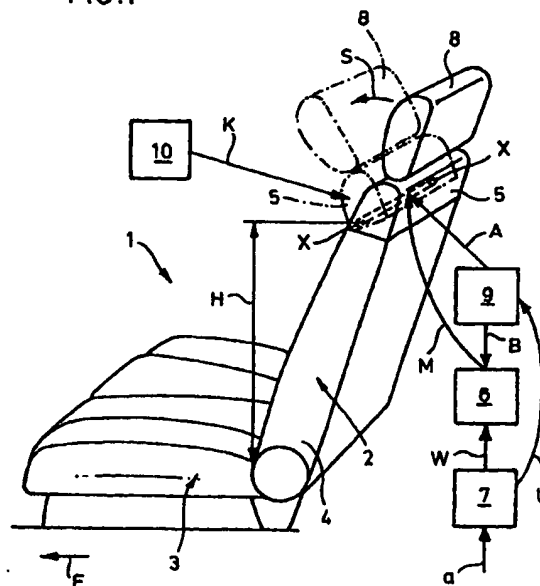
(74) Vertreter:  
Patentanwälte  
Dr. Solf & Zapf  
Schlossbleiche 20  
42103 Wuppertal (DE)

(71) Anmelder: Johnson Controls GmbH  
51399 Burscheid (DE)

(54) **Fahrzeugsitz-Rückenlehne mit integrierter Schutzeinrichtung und Verfahren zur Vorbeugung gegen unfallbedingte Verletzungen**

(57) Die Erfindung betrifft eine Rückenlehne (2) für einen Fahrzeugsitz (1) mit einer integrierten Schutzeinrichtung und ein Verfahren zur Vorbeugung gegen unfallbedingte Verletzungen eines Sitzbenutzers im Falle eines Heckaufpralls. Die Rückenlehne weist ein unteres Lehnenteil (4) und ein oberes Lehnenteil (5) auf, das um eine in der Rückenlehne (2) quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Achse (X-X) aus einer Normal-Gebrauchsstellung heraus durch ein Drehmoment (M) in eine Sicherheitsstellung verschwenkbar ist. Zur Verbesserung der Effizienz einer solchen Rückenlehne wird vorgeschlagen, daß die Schutzeinrichtung eine Einrichtung (6), die unabhängig von einer Belegung des Fahrzeugsitzes (2) das Drehmoment (M) erzeugt, und Mittel (7) zur Detektierung eines Heckaufpralls aufweist, die derart in Wirkverbindung (W; U, B) mit der drehmomentenerzeugenden Einrichtung (6) stehen, daß die Einrichtung (6) im Falle des Heckaufpralls aktiviert und die Schwenkbewegung eingeleitet wird.

FIG.1



EP 1 077 155 A1

## Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Rückenlehne für einen Fahrzeugsitz mit einer integrierten Schutzeinrichtung gegen unfallbedingte Verletzungen im Falle eines Heckaufpralls, insbesondere gegen Halswirbelsyndrom bzw. Schleudertrauma, mit einem unteren, mit einem Sitzteil verbundenen Lehnenteil und mit einem oberen Lehnenteil, das um eine in der Rückenlehne quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Achse relativ zum unteren Lehnenteil aus einer Normal-Gebrauchsstellung heraus in einer in Fahrtrichtung weisenden Schwenkrichtung durch ein in Schwenkrichtung wirkendes Drehmoment um einen Winkelbereich verschwenkbar ist.

[0002] Des weiteren betrifft die vorliegende Erfindung ein Verfahren zur Vorbeugung gegen unfallbedingte Verletzungen eines Sitzbenutzers im Falle eines Heckaufpralls, insbesondere gegen Halswirbelsyndrom bzw. Schleudertrauma, mittels einer in die Rückenlehne eines Fahrzeugsitzes integrierten Schutzeinrichtung mit einem unteren, mit einem Sitzteil verbundenen Lehnenteil und mit einem oberen Lehnenteil, wobei das obere Lehnenteil bei einem Heckaufprall um eine in der Rückenlehne quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Achse relativ zum unteren Lehnenteil aus einer Normal-Gebrauchsstellung heraus in einer in Fahrtrichtung weisenden Schwenkrichtung durch ein in Schwenkrichtung wirkendes Drehmoment um einen Winkelbereich in eine Sicherheitsstellung verschwenkt wird.

[0003] Die heutige Entwicklung in der Fahrzeugtechnik geht vielfach dahin, daß mit den zur Verfügung stehenden Materialien und Konstruktionsmethoden die Rückenlehnen der Fahrzeugsitze leicht, aber mit hoher Steifigkeit ausgeführt werden, um bei geringem Gewicht dennoch den auftretenden hohen Belastungen bei einem Unfallgeschehen standzuhalten und den Körper des Fahrzeug-Insassen ausreichend abzustützen. Dies führt aber dazu, daß beispielsweise bereits bei einem sogenannten Stoßstangen-Unfall bei niedriger Geschwindigkeit im Bereich von 10 bis 30 km/h (low speed crash), bei dem eine verhältnismäßig geringe Beschleunigung (ca. 8 - 20 g) des Körpers auftritt, eine Schädigung von dessen Halsmuskulatur und Halswirbelsäule entstehen kann, weil die Stoßkraft nahezu ungedämpft auf die Person einwirkt. Es tritt ein unerwünschter, der sogenannte Peltscheneffekt auf Kopf und Hals auf, der zu einem Schleudertrauma - einer Überdehnung und Überbelastung der Halswirbelsäule und der Haltermuskulatur des Kopfes - führt. Dieser Effekt und die dabei insbesondere im Halsbereich möglichen Wirbelsäulenverletzungen sind auch unter dem englischen Begriff "whiplash" bekannt.

[0004] Zum Schutz gegen diese Verletzungen sind passive und aktive Vorrichtungen bekannt, wobei letztere bei einem Unfall aktiv den Abstand zwischen dem Kopf der Person und der Kopfstütze der Rückenlehne verkürzen sollen. Eine solche bekannte (aktive) Vorrich-

tung der eingangs genannten Art, mit der ein Verfahren der eingangs genannten Art realisierbar ist, ist in der DE 197 43 339 A1 beschrieben. Dabei trifft der durch sein Beharrungsvermögen bei einem Aufprall relativ zur Fahrtrichtung in die Rückenlehne des FahrzeugSitzes beschleunigte bzw. nach rückwärts gebogenen Körper des Fahrzeuginsassen (Sitzbenutzers) auf ein unterhalb der Schwenkachse des oberen Lehnenteils angebrachtes Prallblech auf, das schwenkbar mit dem oberen Lehnenteil, insbesondere mit einer Kopfstütze am Lehnenteil, verbunden ist. Durch die Relativbewegung des Prallblechs nach hinten schwenkt die Kopfstütze nach vorn. Mit der Kopfstützenbewegung soll die Wirkung des Peltscheneffektes vermindert werden.

[0005] Nachteilig ist hierbei, daß die Relativbewegung der Kopfstütze erst durch den in die Rückenlehne hineingeschleuderten Insassen erfolgt. Das obere Lehnenteil kann dadurch in Schwenkrichtung nur um einen Wert beschleunigt werden, der maximal gleich dem Beschleunigungswert ist, den der Fahrzeugsitz durch den Aufprall erfährt. Da sich aber das Bewegungsverhalten des Sitzbenutzers nicht in jedem Fall genau vorhersehen läßt, können deshalb unter Umständen durch die aktive Gegenbewegung der Rückenlehne bzw. Kopfstütze sogar falsche, nicht gewollte, womöglich gefährliche, Effekte auftreten. So kann der Aufprall des Kopfes des Insassen sogar noch verstärkt und auch ein Aufsteigen des Insassen (Vertikalbewegung im Sitz nach oben) nicht vermieden werden. Bei einem Heckaufprall wird nämlich der Insasse derart in die meist aus der Senkrechten nach rückwärts geneigte Rückenlehne geschleudert, daß er das Bestreben hat, an der Rückenlehne, ähnlich einer Rampe, nach oben auf zustiegen. Dies führt in der Regel zum Versagen der Rückenlehne, die durch Überbelastung abknickt und nicht mehr in der Lage ist, den Insassen abzustützen. Insbesondere kann der Kopf des Sitzbenutzers so in eine Höhenposition gelangen, die sich oberhalb der Kopfstütze befindet, wo er nicht mehr abgestützt werden kann. Somit besteht bei der bekannten Rückenlehne ein erhebliches Unfallrestrisiko.

[0006] Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, mit konstruktiv wenig aufwendigen Mitteln eine Rückenlehne der genannten Art zu schaffen, deren Schutzeinrichtung einen verbesserten Verletzungsschutz des jeweiligen Sitzbenutzers gewährleistet, insbesondere durch eine verbesserte Abfangmöglichkeit und Dämpfung beim Auftreffen des Kopfes sowie des Oberkörpers der auf dem Sitz befindlichen Person auf die Kopfstütze bzw. die Rückenlehne.

[0007] Des weiteren liegt vorliegenden Erfindung die Aufgabe zugrunde, mit wenig aufwendigen Mitteln ein Verfahren der genannten Art zu schaffen, mit dem das Unfallrestrisiko gegenüber dem bekannten Verfahren bedeutend reduziert werden kann.

[0008] Bei der erfindungsgemäßen Rückenlehne wird die der Erfindung zugrundeliegende Aufgabe dadurch gelöst, daß die Schutzeinrichtung einerseits

eine Einrichtung aufweist, die unabhängig von einer Belegung des Fahrzeugsitzes das in Schwenkrichtung auf das obere Lehnenteil wirkende Drehmoment erzeugt, und andererseits Mittel zur Detektierung eines Heckaufpralls aufweist, die derart in Wirkverbindung mit der drehmomentenerzeugenden Einrichtung stehen, daß die Einrichtung im Falle des Heckaufpralls aktiviert und die Schwenkbewegung eingeleitet wird.

[0009] Bei dem erfindungsgemäßen Verfahren wird die der Erfindung zugrundeliegende Aufgabe dadurch gelöst, daß das obere Lehnenteil in Schwenkrichtung um einen größeren Betrag beschleunigt wird, als es ein gemessener oder ein empirisch bestimmter mittlerer Beschleunigungsbetrag ist, den der Fahrzeugsitz durch den Aufprall erfährt. Der Beschleunigungsbetrag, den der Fahrzeugsitz vornehmlich durch einen Heckaufprall erfährt, liegt dabei vorzugsweise im Bereich von etwa 80 bis 200 m/s<sup>2</sup>, vorzugsweise im Bereich von etwa 60 bis 90 m/s<sup>2</sup>.

[0010] Das erfindungsgemäße Verfahren ist vorteilhafterweise mit der erfindungsgemäßen Rückenlehne durchführbar, da die Schutzeinrichtung nicht durch den Sitzbenutzer, sondern durch die Mittel zur Detektierung des Heckaufpralls im Zusammenwirken mit der Einrichtung, die das auf das obere Lehnenteil wirkenden Drehmoment erzeugt, aktiviert wird.

[0011] Dabei kann das Verschwenken des oberen Lehnenteils vorzugsweise derart schnell verlaufen, daß das obere Lehnenteil sich in der Sicherheitsstellung befindet, ehe eine durch den Heckaufprall bedingte Kopfbewegung des Sitzbenutzers einsetzt. In der Sicherheitsstellung liegt das obere Lehnenteil unmittelbar am Körper des Sitzbenutzers an, so daß dieser sich vorteilhafterweise trotz der durch den Aufprall auf ihn wirkenden Beschleunigung nicht mehr nach hinten, entgegen der Fahrtrichtung des Fahrzeugs, frei bewegen und sich Unfallschäden zuziehen kann.

[0012] Das Verschwenken des oberen Lehnenteils aus seiner Normal-Gebrauchsstellung in die Sicherheitsstellung kann dabei bevorzugt etwa 35 bis 60 ms nach dem Heckaufprall abgeschlossen sein bzw. das obere Lehnenteil kann sich mit Vorteil nach dieser Zeit in der Sicherheitsstellung im Ruhezustand oder nahezu im Ruhezustand befinden. Dies ist möglich, da die Mittel zur Detektierung des Heckaufpralls, beispielsweise ein Beschleunigungssensor, derart ausgelegt werden können, daß sie innerhalb von etwa 8 bis 17 ms wirksam werden. Dadurch kann die drehmomentenerzeugende Einrichtung 15 bis 33 ms nach dem Heckaufprall aktiviert sein und die Sicherheitsstellung nach der o.g., äußerst kurzen Zeitspanne erreicht werden. Eine bevorzugt in der Sicherheitsstellung vorliegender Ruhezustand des oberen Lehnenteils gewährleistet dabei, daß beim Aufeinandertreffen die schädliche Gegenbewegung von oberem Lehnenteil und Körper des Sitzbenutzers minimallisiert wird.

[0013] Bei der erfindungsgemäßen Rückenlehne ist es hinsichtlich der Effizienz der Schutzeinrichtung

besonders vorteilhaft, wenn in oder an dem oberen Lehnenteil eine Kopfstütze befestigt ist. Allerdings kann das obere Lehnenteil auch derartig ausgebildet sein, daß es die Funktion einer Kopfstütze übernimmt. In jedem Fall kann sich dadurch die jeweilige, den Fahrzeugsitz benutzende Person - vornehmlich bei besonderem Schutz des Hals- und Kopfbereiches - gleichmäßig unter abbremsender Energieabsorption durch den Fahrzeugsitz in die Lehne - hineinbewegen.

[0014] Zusätzlich kann dabei bedarfsweise auch ein rein passiv wirkendes System in der Rückenlehne, z.B. ein System, welches sich während des Unfallgeschehens selbsttätig optimal an die jeweilige Person und deren Rücken-, Schulter- und/oder Hinterkopfkontur anpaßt, wobei die kinetische Energie in Formänderungsarbeit (plastische Dehnung/Stauchung) umgesetzt wird, Verwendung finden.

[0015] Bei Kopfstützen wird heute angestrebt, daß diese sich bei Vorliegen der Normal-Gebrauchsstellung der Rückenlehne in einer sogenannten Komfortstellung befinden, in der ihr Abstand zum Kopf eines Sitzbenutzers etwa 80 bis 120 mm beträgt. Durch die Schwenkbewegung des oberen Lehnenteils wird die Kopfstütze dann in eine sogenannte Abfangstellung überführt, in der ihr Abstand zum Kopf eines Sitzbenutzers Null oder nahezu Null ist. Demnach gilt bei Vorhandensein einer Kopfstütze alles, was vor- oder nachstehend über die Normal-Gebrauchsstellung und die Sicherheitsstellung des oberen Lehnenteils ausgesagt wird, auch für die Komfort- und die Abfangstellung der Kopfstütze.

[0016] Ein weiterer bedeutender Vorteil der Erfindung besteht darin, daß bei einem Heckaufprall das Aufsteigen des Insassen im Sitz unterbunden werden kann, weil durch das rechtzeitige Vorliegen der Sicherheitsstellung des oberen Lehnenteils bzw. der Abfangstellung der Kopfstütze der Sitz in keinem Moment des Crash-Vorfalles eine rampenartige Form annehmen kann.

[0017] Weitere vorteilhafte Ausgestaltungsmerkmale der Erfindung sind in den Unteransprüchen sowie der folgenden Beschreibung enthalten.

[0018] Anhand der Zeichnung soll die Erfindung beispielhaft genauer erläutert werden. Dabei zeigen:

Fig. 1 eine teilweise schematisierte Seitenansicht einer erfindungsgemäßen Rückenlehne,

Fig. 2 eine vergrößerte seitliche Schnittdansicht eines Details einer erfindungsgemäßen Rückenlehne,

Fig. 3 ein Zeitdiagramm zur Veranschaulichung des erfindungsgemäßen Verfahrens.

[0019] In den verschiedenen Figuren der Zeichnung sind gleiche Teile stets mit denselben Bezugszeichen versehen, so daß sie in der Regel auch jeweils nur einmal beschrieben werden.

[0020] Wie sich zunächst aus Fig. 1 ergibt, besteht ein Fahrzeugsitz 1 aus einer erfindungsgemäßen Rückenlehne 2 und einem Sitzteil 3. In die Rückenlehne 2 ist eine Schutzeinrichtung integriert, die zum Schutz der jeweiligen Person gegen unfallbedingte Verletzungen, insbesondere gegen Halswirbelsyndrom bzw. Schleudertrauma im Falle eines Heckaufpralls, dient. Die Rückenlehne 2 weist ein unteres, mit dem Sitzteil 3 verbundenes Lehnenteil 4 und ein oberes Lehnenteil 5 auf, das um eine in der Rückenlehne 2 quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Achse X-X relativ zum unteren Lehnenteil 4 aus einer Normal-Gebrauchsstellung (in Fig. 1 mit Volllinie gezeichnet) heraus in einer in Fahrtrichtung F weisenden Schwenkrichtung S durch ein in Schwenkrichtung S wirkendes Drehmoment um einen Winkelbereich in eine Sicherheitsstellung (in Fig. 1 mit strichpunktierter Linie gezeichnet) verschwenkbar ist.

[0021] Erfindungsgemäß weist die Schutzeinrichtung einerseits eine Einrichtung 6 auf, die unabhängig von einer Belegung des Fahrzeugsitzes 2 das in Schwenkrichtung S auf das obere Lehnenteil 5 wirkende Drehmoment (Pfeil M in Fig. 1) erzeugt, andererseits weist sie Mittel 7 zur Detektierung eines Heckaufpralls auf. Sowohl die drehmomentenerzeugende Einrichtung 6 als auch die Detektierungsmittel 7 können unterschiedlich ausgebildet sein. Daher sind diese Teile der erfindungsgemäßen Rückenlehne 2 in Fig. 1 nur schematisiert (als Kästchen) gezeichnet.

[0022] Die drehmomentenerzeugende Einrichtung 6 kann beispielsweise mit Vorteil durch einen Kraft- oder Energiespeicher, insbesondere durch ein vorgespanntes Federelement oder mehrere vorgespannte Federelemente, gebildet sein.

[0023] Die Mittel 7 zur Detektierung des Heckaufpralls können mit Vorteil durch einen Fahrzeug-Crash-Sensor, wie einen Beschleunigungssensor, gebildet sein. Zur Detektierung eines sogenannten Low Speed Crash kann der Fahrzeug-Crash-Sensor dabei derart eingestellt sein, daß er bei einer Beschleunigung  $a$  von etwa 40 bis 80  $\text{m/s}^2$  anspricht.

[0024] Die Detektierungsmittel 7 stehen - angedeutet durch den Pfeil W - derart in Wirkverbindung mit der drehmomentenerzeugenden Einrichtung 6, daß die Einrichtung 6 im Falle des Heckaufpralls aktiviert und die Schwenkbewegung des oberen Lehnenteils 5 eingeleitet wird. Das untere Lehnenteil 4 verbleibt dabei in seiner ursprünglichen (Normal-Gebrauchs-)Stellung.

[0025] Das untere Lehnenteil 4 und das obere Lehnenteil 5 können bevorzugt zur Gewährleistung eines optimalen Schutzes des Sitzbenutzers in ihrer jeweiligen, nicht näher bezeichneten Länge definiert aufeinander abgestimmt sein bzw. die quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Achse X-X, um die das obere Lehnenteil 5 verschwenkbar ist, kann in einer definierten Höhe H im Schulterbereich eines Sitzbenutzers, vorzugsweise etwa 400 bis 580 mm über dem Sitzteil 3, angeordnet sein.

[0026] In oder an dem oberen Lehnenteil 5 ist eine Kopfstütze 8 befestigt, die bei einem Heckaufprall aus einer Komfortstellung (in Fig. 1 mit Volllinie gezeichnet), in der ihr Abstand zum Kopf eines Sitzbenutzers etwa 80 bis 120 mm beträgt, in eine Abfangstellung (in Fig. 1 mit strichpunktierter Linie gezeichnet) bewegt wird, in der ihr Abstand zum Kopf eines Sitzbenutzers Null oder nahezu Null ist.

[0027] Des weiteren sind vorteilhafterweise in der dargestellten Ausführung der Erfindung Arretiermittel 9 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 in der Normal-Gebrauchsstellung vorgesehen. Die Fixierung wird durch den Pfeil A in Fig. 1 veranschaulicht. Auch diese Arretiermittel 9 können auf unterschiedliche Weise ausgebildet sein. Durch den Pfeil B in Fig. 1 ist dabei angedeutet, daß die Arretiermittel 9 die Wirkung der drehmomentenerzeugenden Einrichtung 6 blockieren können. Die Mittel 7 zur Detektierung eines Heckaufpralls können derart in Wirkverbindung (Pfeil U in Fig. 1) mit den Arretiermitteln 9 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 in der Normal-Gebrauchsstellung stehen, daß im Falle des Aufpralls die Fixierung A des oberen Lehnenteils 5 in der Normal-Gebrauchsstellung und die Blockierung B der drehmomentenerzeugenden Einrichtung 6 aufgehoben wird.

[0028] Weitere Arretiermittel 10, deren Wirkung durch den Pfeil K in Fig. 1 veranschaulicht wird und die nachstehend unter Bezugnahme auf Fig. 2 genauer erläutert werden, können mit Vorteil zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 gegen eine Rückbewegung aus der Sicherheitsstellung in die Normal-Gebrauchsstellung vorgesehen sein.

[0029] Fig. 2, die ein vergrößertes Detail einer erfindungsgemäßen Rückenlehne 2 im Bereich des Übergangs vom unteren Lehnenteil 4 zum oberen Lehnenteil 5 zeigt, veranschaulicht jeweils eine konkrete mögliche Ausführungsform für die Einrichtung 6, die unabhängig von einer Belegung des Fahrzeugsitzes 2 das in Schwenkrichtung S auf das obere Lehnenteil 5 wirkende Drehmoment M erzeugt, für die Arretiermittel 9 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 in der Normal-Gebrauchsstellung, für die Arretiermittel 10 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 gegen eine Rückbewegung aus der Sicherheitsstellung in die Normal-Gebrauchsstellung und für die Art und Weise, wie die Mittel 7 zur Detektierung des Heckaufpralls in Wirkverbindung (Pfeil U) mit den Arretiermitteln 9 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 in der Normal-Gebrauchsstellung stehen können.

[0030] Die drehmomentenerzeugende Einrichtung 6 in Fig. 2 ist, wie bereits unter Bezugnahme auf Fig. 1 erwähnt wurde, als ein vorgespanntes Federelement - und zwar hier konkret als eine im unteren Lehnenteil 4 befestigte, auf das obere Lehnenteil 5 wirkende Druckfeder 6a ausgebildet. Durch eine solche Druckfeder 6a können vorteilhafterweise sehr hohe Stellkräfte bzw. ein sehr hohes Drehmoment M erzeugt werden, die ein Verschwenken des oberen Lehnenteils 5 im Millisekunden-

bereich ermöglichen. Die in der Rückenlehne 2 quer zur Fahrzeuginnenachse verlaufende Schwenkachse X-X für das obere Lehnenteil 5 ist dabei außermittig einer nicht näher bezeichneten etwa vertikal verlaufenden Achse der Rückenlehne 2 auf der in Fahrtrichtung F weisenden Seite und die Druckfeder 6a etwa parallel und außermittig zu der etwa vertikal verlaufenden Achse der Rückenlehne 2 auf der entgegen der Fahrtrichtung F weisenden Seite angeordnet, damit die Federkraft unter einem maximalen Hebelarm C wirksam wird. Dieser Hebelarm C wird durch die nicht näher bezeichnete Dicke der Rückenlehne 2 bestimmt, und führt in der dargestellten Ausführung zur Erzeugung eines maximalen Drehmoments M.

[0031] Alternativ könnte das Federelement z.B. auch durch eine um die Schwenkachse X-X angeordnete Drehfeder gebildet sein.

[0032] Für das Federelement hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn dieses eine fallende Kennlinie aufweist, die zur Erzeugung einer starken Beschleunigung eine hohe Anfangskraft, aber nur eine sehr geringe Endkraft aufweist. Dies trägt insbesondere der Tatsache Rechnung, daß aufgrund seiner Anordnung im Fahrzeug das obere Lehnenteil 5 durch den Crash eine Beschleunigung erfährt, die entgegen der Wirkung des Federelementes steht. Es ist insbesondere äußerst vorteilhaft, wenn die drehmomentenerzeugende Einrichtung 6 derart ausgelegt ist, daß sie im Falle ihrer Aktivierung das obere Lehnenteil 5 in Schwenkrichtung S um einen größeren Betrag beschleunigt als es ein gemessener oder vorzugsweise ein empirisch bestimmter mittlerer der Beschleunigungsbetrag  $a$  ist, den der Fahrzeugsitz 2 durch den Heckaufprall erfährt, was durch die Federkennlinie eingestellt werden kann.

[0033] Die Arretiermittel 9 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 in der Normal-Gebrauchsstellung können mit Vorteil - wie dies Fig. 2 zeigt - durch eine form- oder kraftformschlüssig wirkende Sperre, wie durch einen Rastbeschlag bzw. die dargestellten Rastelemente 9a, 9b, 9c, gebildet sein.

[0034] Die Art und Weise, wie die Mittel 7 zur Detektierung des Heckaufpralls in Wirkverbindung (Pfeil U) mit den Arretiermitteln 9 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 in der Normal-Gebrauchsstellung stehen, zeigt sich in Fig. 2 darin, daß ein pyrotechnischer Aktivator 11 vorgesehen ist, der aufgrund eines Signals der (hier nicht dargestellten) Mittel 7 zur Detektierung des Heckaufpralls gezündet wird und die form- bzw. kraftformschlüssig wirkende Sperre der Rastelemente 9a, 9b, 9c beispielsweise über ein Zugmittel 12 aufhebt.

[0035] Die Mittel 7 zur Detektierung des Heckaufpralls könnten - alternativ zur Sensorausbildung - auch durch ein mechanisches Steuersystem gebildet sein, welches mechanische Teile aufweist, die - beschleunigt durch die Wirkung des Heckaufpralls - beispielsweise ein Sperrklinke (z.B. ähnlich der in Fig. 2 gezeigten) außer Eingriff, d.h. in eine entspernte Lage bringen. Auch dies entspricht einer unmittelbaren Wirkverbin-

dung U von den Mitteln 7 zur Detektierung des Heckaufpralls auf die Arretiermittel 9.

[0036] Der in Fig. 1 durch den Pfeil W angedeutete Fall, daß die Detektierungsmittel 7 direkt in Wirkverbindung mit der drehmomentenerzeugenden Einrichtung 6 stehen, ist beispielsweise dann gegeben, wenn daß die drehmomentenerzeugende Einrichtung 6 kein unter Vorspannung stehendes Federelement, sondern z.B. ein Kraft- bzw. Energiespeicher ähnlich dem pyrotechnischen Aktivator 11 ist.

[0037] Als Arretiermittel 10 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 gegen eine Rückbewegung aus der Sicherheitsstellung in die Normal-Gebrauchsstellung ist gemäß Fig. 2 eine um die Schwenkachse X-X gelegte Schlingfeder 10a angeordnet. Diese Schlingfeder 10a legt sich, bei dem Versuch, das obere Lehnenteil 5 zurück (entgegen der Schwenkrichtung S) zu schwenken immer enger um die Drehachse X-X und hält diese fest, so daß ein Zurückschwenken nicht möglich ist. Alternativ zu der gezeigten Feder 10a wäre beispielsweise auch eine Ratschenausbildung der Arretiermittel 10 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 zweckmäßig.

[0038] Fig. 3 dient (neben Fig. 1) zur Veranschaulichung des erfindungsgemäßen Verfahrens. Über eine Achse für die Zeit  $t$  (in Millisekunden) sind in Fig. 3 dabei die einzelnen Verfahrensschritte und ein Beispiel für den Verlauf der Schwenk-Geschwindigkeit  $v$  (in m/s) des oberen Lehnenteils 5 angegeben.

[0039] Das erfindungsgemäße Verfahren dient der Vorbeugung gegen unfallbedingte Verletzungen eines Sitzbenutzers im Falle eines Heckaufpralls, insbesondere gegen Halswirbelsyndrom bzw. Schleudertrauma. Dazu ist eine in die Rückenlehne 2 eines Fahrzeugsitzes 1 integrierte Schutzeinrichtung mit einem unteren, mit einem Sitzteil 3 verbundenen Lehnenteil 4 und mit einem oberen Lehnenteil 5 vorgesehen (Fig. 1). Das obere Lehnenteil 5 wird bei einem Heckaufprall um eine in der Rückenlehne 2 quer zur Fahrzeuginnenachse verlaufende Achse X-X relativ zum unteren Lehnenteil 4 aus einer Normal-Gebrauchsstellung heraus in einer in Fahrtrichtung F weisenden Schwenkrichtung S durch ein in Schwenkrichtung S wirkendes Drehmoment M um einen Winkelbereich in eine Sicherheitsstellung verschwenkt.

[0040] Dabei wird erfindungsgemäß das obere Lehnenteil 5 in Schwenkrichtung S um einen größeren Betrag beschleunigt, als es ein gemessener oder ein empirisch bestimmter mittlerer Beschleunigungsbetrag  $a$  ist, den der Fahrzeugsitz 1 durch den Heckaufprall erfährt.

[0041] Es kann dabei erfahrungsgemäß davon ausgegangen werden, daß dieser mittlere Beschleunigungsbetrag  $a$  im Bereich von etwa 35 bis 200 m/s<sup>2</sup>, vorzugsweise im Bereich von etwa 60 bis 90 m/s<sup>2</sup>, liegt.

[0042] Insbesondere kann nach dem erfindungsgemäßen Verfahren das obere Lehnenteil 5 derart schnell verschwenkt werden, daß es sich in der Sicherheitsstellung befindet, ehe eine durch den Heckaufprall



bedingte Kopfbewegung des Sitzbenutzers einsetzt.

[0043] In Fig. 3 ist der Heckaufprall für den Zeitpunkt  $t = t_0 = 0$  ms angenommen. Dies ist durch das Bezugszeichen "0" angedeutet. Das Einsetzen der durch den Heckaufprall bedingten Bewegung des Sitzbenutzers ist für den Zeitpunkt  $t = t_3 = 50$  ms angenommen. Gemäß dem dargestellten Beispiel ist in dieser Zeit das Verschwenken des oberen Lehnenteils 5 aus der Normal-Gebrauchstellung in die Sicherheitsstellung abgeschlossen. Die entsprechende Maximalzeit  $t_3$  kann dabei erfindungsgemäß in einem weiteren Bereich, etwa von 35 bis 60 ms, schwanken.

[0044] Vorteilhafterweise wird das Drehmoment  $M$  bei dem erfindungsgemäßen Verfahren durch eine Einrichtung 6 der Schutzleinrichtung erzeugt, wie sie oben beschrieben ist. Diese Einrichtung 6 erzeugt unabhängig von einer Belegung des Fahrzeugsitzes 2 das in Schwenkrichtung  $S$  auf das obere Lehnenteil 5 wirkende Drehmoment  $M$ . Der Heckaufprall wird vorteilhafterweise - ebenfalls wie oben beschrieben - durch Mittel 7 detektiert, die derart in Wirkverbindung mit der drehmomentenerzeugenden Einrichtung 6 stehen, daß sie die Einrichtung 6 im Falle des Heckaufpralls aktivieren und daß die Schwenkbewegung eingeleitet wird. Generell können alle Merkmale der vorbeschriebenen erfindungsgemäßen Rückenlehne 2 nach Bedarf zur Realisierung des erfindungsgemäßen Verfahrens vorliegen.

[0045] Die Mittel 7 zur Detektierung des Heckaufpralls können dabei mit Vorteil innerhalb einer maximalen Zeitdauer  $t = t_1$  von etwa 8 bis 17 ms wirksam werden. Dies ist in Fig. 3 durch das Bezugszeichen "7" aktiv bei  $t_1 = 10$  ms angedeutet. Wie bereits erwähnt, kann das Verschwenken des oberen Lehnenteils 5 dabei bei einer Beschleunigung  $a$  von etwa 40 bis 80  $m/s^2$  ausgelöst werden.

[0046] Die drehmomentenerzeugende Einrichtung 6 kann mit Vorteil innerhalb einer Zeitdauer  $t = t_2$  von maximal etwa 15 bis 33 ms nach dem Heckaufprall aktiviert sein. Dies ist in Fig. 3 durch das Bezugszeichen "6" aktiv bei  $t_2 = 20$  ms angedeutet.

[0047] Eine in oder an dem oberen Lehnenteil 5 eine befestigte Kopfstütze 8 kann nun nach der Aktivierung der drehmomentenerzeugenden Einrichtung 6 aus einer Komfortstellung, in der ihr Abstand zum Kopf eines Sitzbenutzers etwa 80 bis 120 mm beträgt, in eine Abfangstellung bewegt werden, in der ihr Abstand zum Kopf eines Sitzbenutzers Null oder nahezu Null ist. Dadurch ergibt sich der in der Zeitspanne zwischen  $t_2$  und  $t_3$  zurückzulegende Weg und eine mittlere Geschwindigkeit  $\bar{u}$  (gestrichelte Linie).

[0048] Wenn dabei aber davon ausgegangen wird, daß sich das obere Lehnenteil 5 zunächst in der Komfortstellung und dann in der Sicherheitsstellung im Ruhezustand oder nahezu im Ruhezustand befindet, ist ein zeitlich veränderlicher Geschwindigkeitsverlauf  $v(t)$  für die Schwenkbewegung der Kopfstütze 8 bzw. des oberen Lehnenteils 5 zugrunde zu legen. Einen ersten

und einen zweiten solchen Verlauf  $v_1(t)$ ,  $v_2(t)$  zeigen exemplarisch, jedoch stark idealisiert (ohne Beachtung der Gegenwirkung durch den Crash und unter Annahme einer in erster Näherung linearen Bewegung) die entsprechenden Kurven in Fig. 3.

[0049] Der beim Verschwenken zurückgelegte Weg  $s$  entspricht dabei der Fläche unter der Kurve, wobei die Beziehung

$$s = \int_{t_2}^{t_3} v(t) dt = \bar{u} (t_3 - t_2)$$

gilt. Die dabei veränderliche Beschleunigung  $a$  kann stattdessen nach der Beziehung

$$a = \frac{dv(t)}{dt} = \tan \alpha$$

bestimmt werden, wobei  $\alpha$  der Anstiegswinkel einer an die Kurve angelegten Tangente  $T$  ist. Aus dem Verlauf der Beschleunigung kann die für die Durchführung der Schwenkbewegung erforderliche Kraft (z.B. die Kennlinie eines Federelementes als drehmomentenerzeugende Einrichtung 6) abgeleitet werden.

[0050] Entsprechend dem ersten Geschwindigkeitsverlauf  $v_1(t)$  wird die Kopfstütze 8 bzw. das obere Lehnenteil 5 auf eine Maximalgeschwindigkeit  $v_{\max}$  beschleunigt und dann wieder abgebremst. Zum Abbremsen könnte dabei ebenfalls ein Federelement eingesetzt werden, dessen Wirkung der Wirkung der Druckfeder 6a entgegengerichtet ist. Für die gemeinsame (summarische) Kennlinie dieses Federelementes und der Druckfeder 6a in der drehmomentenerzeugenden Einrichtung 6 kann so der oben beschriebene fallende - auch nichtlineare (z.B. mit progressivem oder degressivem Anstieg) - Verlauf bedarfsweise einfach eingestellt werden.

[0051] Entsprechend dem zweiten Geschwindigkeitsverlauf  $v_2(t)$  braucht die Kopfstütze 8 bzw. das obere Lehnenteil 5, um die mittlere Geschwindigkeit  $\bar{u}$  zu erreichen, nur stetig auf eine geringeren Geschwindigkeitswert  $v$  beschleunigt zu werden, als dies nach dem ersten Geschwindigkeitsverlauf  $v_1(t)$  der Fall ist, da nach Erreichen einer Maximalgeschwindigkeit nicht wieder ein stetiges Abbremsen erfolgt. Um zu erreichen, daß sich das obere Lehnenteil 5 in der Sicherheitsstellung im Ruhezustand oder nahezu im Ruhezustand befindet, kann in diesem Fall in einer entsprechenden Winkelstellung ein Anschlag vorgesehen sein. Durch einen solchen Anschlag kann erreicht werden, daß die Geschwindigkeit in der Sicherheitsstellung schlagartig auf Null zurückgeht.

[0052] Die vorstehend nicht bezeichnete, in die erfindungsgemäße Rückenlehne 2 integrierte Schutz-einrichtung gegen unfallbedingte Verletzungen wird in

der beschriebenen Ausführung der Erfindung durch das untere Lehnenteil 4, das um die Achse X-X schwenkbare obere Lehnenteil 5 mit der Kopfstütze 8, die drehmomentenerzeugende Einrichtung 6, die Mittel 7 zur Detektierung eines Heckaufpralls, die Arretiermittel 9 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 in der Normal-Gebrauchsstellung, die Arretiermittel 10 zur Fixierung des oberen Lehnenteils 5 gegen eine Rückbewegung aus der Sicherheitsstellung in die Normal-Gebrauchsstellung sowie den pyrotechnischen Aktivator 11 einschließlich des Zugmittels 12 gebildet. Wie aber bereits aus der vorstehenden Beschreibung hervorgeht, ist die Erfindung - sowohl die Rückenlehne 2, als auch das Verfahren - nicht auf das dargestellte Ausführungsbeispiel beschränkt, sondern umfaßt auch alle im Sinne der Erfindung gleichwirkenden Ausführungen, von denen einige genannt wurden. Was die zeichnerische Darstellung anbelangt, so sind die Fig. 1 bis 3 nicht maßstabsgetreu, sondern schematisiert und teilweise (wie z.B. der Winkel zwischen oberem Lehnenteil 5 und unterem Lehnenteil 4 in Fig. 1) zur besseren Veranschaulichung übertrieben dargestellt.

[0053] Ferner ist die Erfindung bislang auch noch nicht auf die im Anspruch 1 definierte Merkmalskombination beschränkt, sondern kann auch durch jede beliebige andere Kombination von bestimmten Merkmalen aller insgesamt offenbarten Einzelmerkmale definiert sein. Dies bedeutet, daß grundsätzlich praktisch jedes Einzelmerkmal des Anspruchs 1 weggelassen bzw. durch mindestens ein an anderer Stelle der Anmeldung offenbartes Einzelmerkmal ersetzt werden kann. Insofern ist der Anspruch 1 lediglich als ein erster Formulierungsversuch für eine Erfindung zu verstehen.

#### Bezugszeichen

#### [0054]

*	Crash
1	Fahrzeugsitz
2	Rückenlehne
3	Sitzteil
4	unteres Lehnenteil von 2
5	oberes Lehnenteil von 2
6	drehmomentenerzeugende Einrichtung
6a	Druckfeder
6 aktiv	Aktivzustand von 6
7	Mittel zur Detektierung eines Heckaufpralls
7 aktiv	Aktivzustand von 7
8	Kopfstütze
9	Arretiermittel
9a	Rastelement
9b	Rastelement
9c	Rastelement
10	Arretiermittel
10a	Schlingfeder
11	pyrotechnischer Aktivator
12	Zugmittel

A	Wirkverbindung von 9 auf 5
a	Beschleunigung
B	Wirkverbindung von 9 auf 6
C	Hebelarm für M
5 F	Fahrtrichtung
H	Höhe, Abstand zwischen 3 und X-X
K	Wirkverbindung von 10 auf 5
M	Drehmoment, Wirkverbindung von 6 auf 5
S	Schwenkrichtung von 5 bzw. 8
10 T	Tangente an v
t	Zeit
t <sub>0</sub>	Crashzeitpunkt
t <sub>1</sub>	Zeitpunkt 7 aktiv
t <sub>2</sub>	Zeitpunkt 6 aktiv
15 t <sub>3</sub>	Zeitpunkt Schwenkbewegung von 5 abgeschlossen
U	Wirkverbindung von 7 auf 9
$\bar{U}$	mittlere Schwenkgeschwindigkeit von 5 bzw. 8
20 v	Schwenkgeschwindigkeit von 5 bzw. 8 v <sub>max</sub>
	Maximalwert von v <sub>1</sub>
v <sub>1</sub>	erster Verlauf von v
v <sub>2</sub>	zweiter Verlauf von v W Wirkverbindung von 7 auf 6
25 X-X	Schwenkachse von 5
$\alpha$	Anstiegswinkel von T

#### Patentansprüche

- 30 1. Rückenlehne (2) für einen Fahrzeugsitz (1) mit einer integrierten Schutzeinrichtung (4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12) gegen unfallbedingte Verletzungen eines Sitzbenutzers im Falle eines Heckaufpralls, insbesondere gegen Halswirbelsyndrom bzw.
- 35 Schleudertrauma, mit einem unteren, mit einem Sitzteil (3) verbundenen Lehnenteil (4) und mit einem oberen Lehnenteil (5), das um eine in der Rückenlehne (2) quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Achse (X-X) relativ zum unteren Lehnenteil (4) aus einer Normal-Gebrauchsstellung heraus in einer in Fahrtrichtung (F) weisenden Schwenkrichtung (S) durch ein in Schwenkrichtung (S) wirkendes Drehmoment (M) um einen Winkelbereich in eine Sicherheitsstellung verschwenkbar ist,
- 40 **dadurch gekennzeichnet**, daß die Schutzeinrichtung (4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12) einerseits eine Einrichtung (6) aufweist, die unabhängig von einer Belegung des Fahrzeugsitzes (2) das in Schwenkrichtung (S) auf das obere Lehnenteil (5) wirkende Drehmoment (M) erzeugt, und andererseits Mittel (7) zur Detektierung eines Heckaufpralls aufweist, die derart in Wirkverbindung (W; U, B) mit der drehmomentenerzeugenden Einrichtung (6) stehen,
- 50 **daß die Einrichtung (6) im Falle des Heckaufpralls aktiviert und die Schwenkbewegung eingeleitet wird.**
- 55

2. Rückenlehne nach Anspruch 1,  
dadurch gekennzeichnet, daß in oder an dem  
oberen Lehnenteil (5) eine Kopfstütze (8) befestigt  
ist, die bei einem Heckaufprall aus einer Komfort-  
stellung, in der ihr Abstand zum Kopf eines Sitzbe-  
nutzers etwa 80 bis 120 mm beträgt, in eine  
Abfangstellung bewegt wird, in der ihr Abstand zum  
Kopf eines Sitzbenutzers Null oder nahezu Null ist. 5
3. Rückenlehne nach Anspruch 1 oder 2,  
dadurch gekennzeichnet, daß die drehmomen-  
tenerzeugende Einrichtung (6) durch einen Kraft-  
oder Energiespeicher gebildet ist. 10
4. Rückenlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 3,  
dadurch gekennzeichnet, daß die die drehmo-  
mentenerzeugende Einrichtung (6) durch ein vor-  
gespanntes Federelement oder mehrere  
vorgespannte Federelemente gebildet ist. 15
5. Rückenlehne nach Anspruch 4,  
dadurch gekennzeichnet, daß die Federelemente  
als einzelne oder in der Summe eine fallende Kenn-  
linie aufweisen, die zur Erzeugung einer starken  
Beschleunigung eine hohe Anfangskraft, aber nur  
eine sehr geringe Endkraft aufweist. 20
6. Rückenlehne nach Anspruch 4 oder 5,  
dadurch gekennzeichnet, daß das Federelement  
durch eine um die Schwenkachse (X-X) angeord-  
nete Drehfeder gebildet ist. 25
7. Rückenlehne nach Anspruch 4 oder 5,  
dadurch gekennzeichnet, daß das Federelement  
durch eine im unteren Lehnenteil (4) befestigte, auf  
das obere Lehnenteil (5) wirkende Druckfeder (6a)  
gebildet ist. 30
8. Rückenlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 7,  
gekennzeichnet durch Arretiermittel (9) zur Fixie-  
rung (A) des oberen Lehnenteils (5) in der Normal-  
Gebrauchsstellung. 35
9. Rückenlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 8,  
gekennzeichnet durch Arretiermittel (10) zur  
Fixierung (K) des oberen Lehnenteils (5) gegen  
eine Rückbewegung aus der Sicherheitsstellung in  
die Normal-Gebrauchsstellung. 40
10. Rückenlehne nach Anspruch 8 oder 9,  
dadurch gekennzeichnet, daß die Mittel (7) zur  
Detektierung eines Heckaufpralls derart in Wirkver-  
bindung (U) mit den Arretiermitteln (9) zur Fixierung  
des oberen Lehnenteils (5) in der Normal-  
Gebrauchsstellung stehen, daß im Falle des Auf-  
pralls die Fixierung (B) des oberen Lehnenteils (5)  
in der Normal-Gebrauchsstellung aufgehoben wird. 45
11. Rückenlehne nach einem der Ansprüche 8 bis 10,  
dadurch gekennzeichnet, daß die Arretiermittel  
(9) zur Fixierung (B) des oberen Lehnenteils (5) in  
der Normal-Gebrauchsstellung durch Rastele-  
mente (9a, 9b, 9c), insbesondere einen Rastbe-  
schlag, gebildet sind. 50
12. Rückenlehne nach einem der Ansprüche 9 bis 11,  
dadurch gekennzeichnet, daß die Arretiermittel  
(10) zur Fixierung (K) des oberen Lehnenteils (5)  
gegen eine Rückbewegung aus der Sicherheitsstel-  
lung in die Normal -Gebrauchsstellung durch  
Federelemente, wie eine Schlingfeder (10a), Rast-  
elemente oder eine Ratsche gebildet sind. 55
13. Rückenlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 12,  
dadurch gekennzeichnet, daß die Mittel (7) zur  
Detektierung eines Heckaufpralls durch einen Fahr-  
zeug-Crash-Sensor, wie einen Beschleunigungs-  
sensor, gebildet sind.
14. Rückenlehne nach Anspruch 13,  
dadurch gekennzeichnet, daß der Fahrzeug-  
Crash-Sensor derart eingestellt ist, daß er bei einer  
Beschleunigung (a) von etwa 40 bis 80 m/s<sup>2</sup>  
anspricht.
15. Rückenlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 14,  
dadurch gekennzeichnet, daß die Mittel zur  
Detektierung (7) eines Heckaufpralls durch ein, vor-  
zugsweise im Fahrzeugsitz befindliches, mechani-  
sches Steuersystem gebildet sind.
16. Rückenlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 15,  
dadurch gekennzeichnet, daß die drehmomen-  
tenerzeugende Einrichtung (6) derart ausgelegt  
ist, daß sie im Falle ihrer Aktivierung das obere  
Lehnenteil (5) in Schwenkrichtung (S) um einen  
größeren Betrag beschleunigt als es ein gemessener  
oder vorzugsweise ein empirisch bestimmter  
mittlerer der Beschleunigungsbetrag (a) ist, den der  
Fahrzeugsitz (2) durch den Heckaufprall erfährt.
17. Rückenlehne nach einem der Ansprüche 1 bis 16,  
dadurch gekennzeichnet, daß das untere Leh-  
nenteil (4) und das obere Lehnenteil (5) in ihrer  
jeweiligen Länge definiert aufeinander abgestimmt  
sind bzw. daß die quer zur Fahrzeuglängsachse  
verlaufende Achse (X-X), um die das obere Leh-  
nenteil (5) verschwenkbar ist, in einer definierten  
Höhe (H) im Schulterbereich eines Sitzbenutzers,  
vorzugsweise etwa 400 bis 580 mm über dem Sitz-  
teil (3), angeordnet ist.
18. Verfahren zur Vorbeugung gegen unfallbedingte  
Verletzungen eines Sitzbenutzers im Falle eines  
Heckaufpralls, insbesondere gegen Halswirbelsyn-  
drom bzw. Schleudertrauma, mittels einer in die

- Rückenlehne (2) eines Fahrzeugsitzes (1) integrieren Schutzvorrichtung (4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12) mit einem unteren, mit einem Sitzteil (3) verbundenen Lehnenteil (4) und mit einem oberen Lehnenteil (5), wobei das obere Lehnenteil (5) bei einem Heckaufprall um eine in der Rückenlehne (2) quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Achse (X-X) relativ zum unteren Lehnenteil (4) aus einer Normal-Gebrauchsstellung heraus in einer in Fahrtrichtung (F) weisenden Schwenkrichtung (S) durch ein in Schwenkrichtung (S) wirkendes Drehmoment (M) um einen Winkelbereich in eine Sicherheitsstellung verschwenkt wird, **dadurch gekennzeichnet**, daß das obere Lehnenteil (5) in Schwenkrichtung (S) um einen größeren Betrag beschleunigt wird, als es ein gemessener oder ein empirisch bestimmter mittlerer Beschleunigungsbetrag (a) ist, den der Fahrzeugsitz (1) durch den Heckaufprall erfährt.
19. Verfahren nach Anspruch 18, **dadurch gekennzeichnet**, daß der empirisch bestimmte mittlere Beschleunigungsbetrag (a), den der Fahrzeugsitz (1) durch den Heckaufprall erfährt, im Bereich von etwa 35 bis 200 m/s<sup>2</sup>, vorzugsweise im Bereich von etwa 60 bis 90 m/s<sup>2</sup>, liegt.
20. Verfahren nach Anspruch 18 oder 19, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Verschwenken des oberen Lehnenteils (5) derart schnell verläuft, daß das obere Lehnenteil (5) sich in der Sicherheitsstellung befindet, ehe eine durch den Heckaufprall bedingte Kopfbewegung des Sitzbenutzers einsetzt.
21. Verfahren nach Anspruch 20, **dadurch gekennzeichnet**, daß sich das obere Lehnenteil (5) in der Sicherheitsstellung im Ruhezustand oder nahezu im Ruhezustand befindet.
22. Verfahren nach einem der Ansprüche 18 bis 21, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Verschwenken des oberen Lehnenteils (5) aus der Normal-Gebrauchsstellung in die Sicherheitsstellung etwa maximal 35 bis 60 ms nach dem Heckaufprall abgeschlossen ist.
23. Verfahren nach einem der Ansprüche 18 bis 22, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Drehmoment (M) durch eine Einrichtung (6) der Schutzvorrichtung (4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12) erzeugt wird, die unabhängig von einer Belegung des Fahrzeugsitzes (2) das in Schwenkrichtung (S) auf das obere Lehnenteil (5) wirkende Drehmoment (M) erzeugt, und daß der Heckaufprall durch Mittel (7) detektiert wird, die derart in Wirkverbindung (W; U, B) mit der drehmomentenerzeugenden Einrichtung (6) stehen, daß sie die Einrichtung (6) im Falle des Heckaufpralls aktivieren und daß die Schwenkbewegung eingeleitet wird.
24. Verfahren nach Anspruch 23, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Mittel (7) zur Detektierung des Heckaufpralls innerhalb von maximal etwa 8 bis 17 ms wirksam werden.
25. Verfahren nach Anspruch 23 oder 24, **dadurch gekennzeichnet**, daß die drehmomentenerzeugende Einrichtung (6) maximal etwa 15 bis 33 ms nach dem Heckaufprall aktiviert ist.
26. Verfahren nach einem der Ansprüche 18 bis 25, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Verschwenken des oberen Lehnenteils (5) bei einer Beschleunigung (a) von etwa 40 bis 80 m/s<sup>2</sup> ausgelöst wird.
27. Verfahren nach einem der Ansprüche 18 bis 26, **gekennzeichnet durch** die Verwendung einer Rückenlehne (2) nach einem der Ansprüche 2 bis 17.

FIG.1

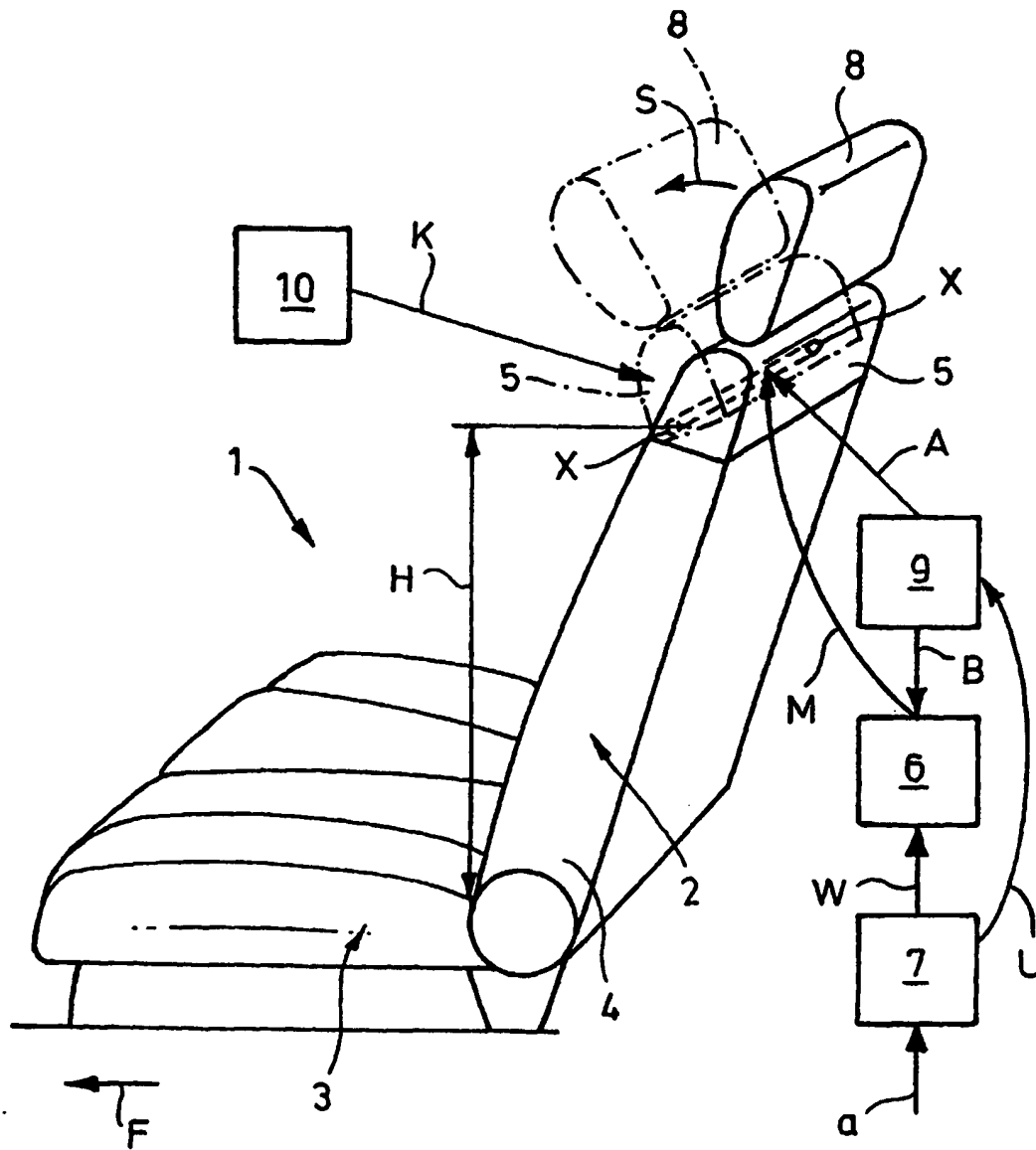


FIG.2

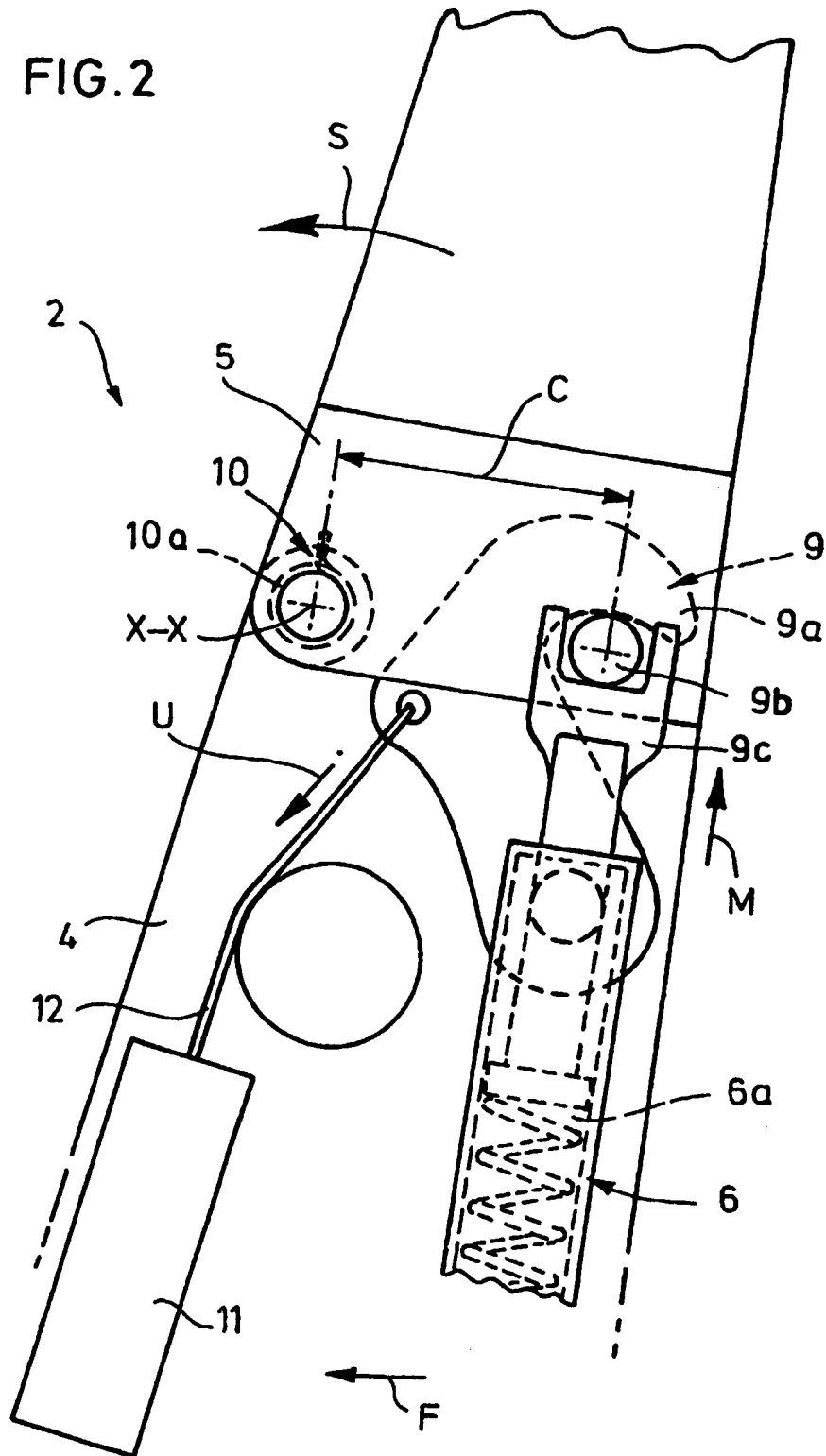
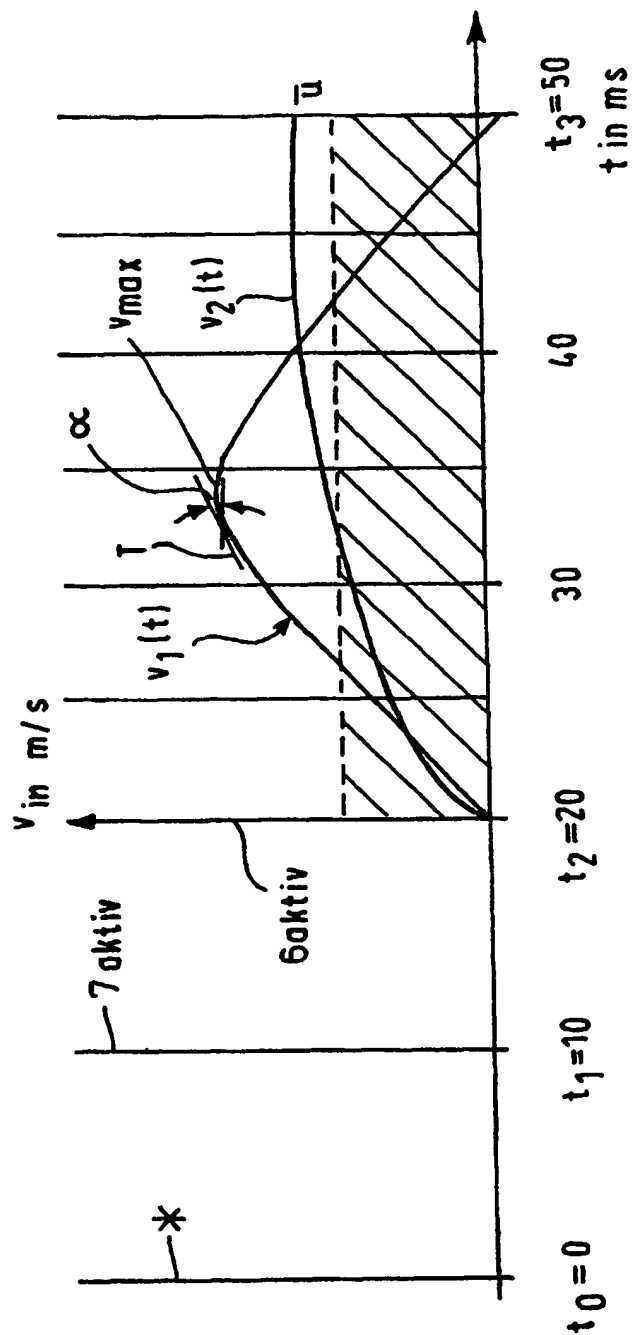


FIG. 3





Europäisches  
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 00 11 3321

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	US 5 882 071 A (FOEHL ARTUR) 16. März 1999 (1999-03-16) * Spalte 2, Zeile 35 - Spalte 3, Zeile 45; Abbildungen 1-10 *	1,18	B60N2/48
X	US 5 822 707 A (BREED DAVID S ET AL) 13. Oktober 1998 (1998-10-13) * Spalte 5, Zeile 30 - Spalte 6, Zeile 50; Abbildungen 1-10B *	1,18	
A	DE 197 38 201 A (GRAMMER AG) 23. April 1998 (1998-04-23)		
A	DE 22 32 726 A (VOLKSWAGENWERK AG) 24. Januar 1974 (1974-01-24)		
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 016, no. 531 (M-1333), 30. Oktober 1992 (1992-10-30) & JP 04 197840 A (NISSAN MOTOR CO LTD), 17. Juli 1992 (1992-07-17) * Zusammenfassung *		
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1996, no. 11, 29. November 1996 (1996-11-29) & JP 08 187139 A (NEC HOME ELECTRON LTD), 23. Juli 1996 (1996-07-23) * Zusammenfassung *		
A,D	DE 197 43 339 A (DELPHI AUTOMOTIVE SYSTEMS GMBH) 16. April 1998 (1998-04-16)		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort <b>DEN HAAG</b>		Abschlußdatum der Recherche <b>1. Dezember 2000</b>	Prüfer <b>Horváth, R</b>
<p><b>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</b></p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument &amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 (03.02.92) (P44C03)



**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 11 3321

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

01-12-2000

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 5882071 A	16-03-1999	DE 29614978 U	02-01-1997
		EP 0826553 A	04-03-1998
		ES 2117598 T	16-08-1998
		JP 10081162 A	31-03-1998
US 5822707 A	13-10-1998	US 5694320 A	02-12-1997
		US 6078854 A	20-06-2000
		US 6134492 A	17-10-2000
		US 6081757 A	27-06-2000
		GB 2289332 A,B	15-11-1995
		GB 2324864 A,B	04-11-1998
		US 6039139 A	21-03-2000
		US 6116639 A	12-09-2000
		US 5901978 A	11-05-1999
		US 6141432 A	31-10-2000
		US 5629681 A	13-05-1997
		US 5835613 A	10-11-1998
		US 5748473 A	05-05-1998
		US 5845000 A	01-12-1998
		US 5829782 A	03-11-1998
		DE 4492128 T	27-06-1996
		JP 9501120 T	04-02-1997
		WO 9422693 A	13-10-1994
		US 5653462 A	05-08-1997
		US 5848802 A	15-12-1998
		GB 2301906 A,B	18-12-1996
DE 19738201 A	23-04-1998	DE 19738199 A	23-04-1998
		DE 19738200 A	23-04-1998
		DE 19738202 A	23-04-1998
DE 2232726 A	24-01-1974	KEINE	
JP 04197840 A	17-07-1992	JP 3077196 B	14-08-2000
JP 08187139 A	23-07-1996	KEINE	
DE 19743339 A	16-04-1998	GB 2318045 A	15-04-1998
		DE 29724301 U	21-09-2000
		FR 2754221 A	10-04-1998
		JP 10119619 A	12-05-1998
		US 5795019 A	18-08-1998

EPO FORM P0481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82